

---

**PARTE 121 - REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES OPERACIONES SUPLEMENTARIAS**

**ÍNDICE GENERAL**

(...)

**SUBPARTE U - DESPACHO Y REGLAS PARA LIBERACIÓN DE VUELOS**

(...)

**121.633 - Sistema de tiempo límite en la planificación de la alternativa EDTO.**

(...)

**SUBPARTE A – GENERALIDADES**

(...)

**Sección 121.2 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)**

(...)

c) Los inspectores de seguridad operacional de la aviación civil tendrán acceso al resumen del acuerdo en virtud del Artículo 83 bis para determinar las funciones y obligaciones que conforme al acuerdo el Estado de matrícula ha transferido al Estado del explotador, cuando realicen actividades de supervisión tales como verificaciones en la plataforma.

**121.14 Programa de Análisis de Datos de Vuelo**

(a) El explotador que posea un avión cuyo peso máximo de despegue sea superior a 27.000 Kg. establecerá y mantendrá un Programa de Análisis de Datos de Vuelo, como parte de su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

(b) El programa de análisis de datos de vuelo no es de carácter punitivo y debe salvaguardar la adecuada protección de las fuentes de datos, salvo los casos de incidentes o accidentes de aviación producto de evidentes negligencias o acciones criminales, que son excluidas de esta protección.

(c) Las grabaciones o transcripciones de los CVR, CARS, AIR Clase A y AIRS Clase A solo podrán ser utilizadas en la investigación de un accidente o incidente y con arreglo a las previsiones de la Parte 13 de estas regulaciones, sus párrafos 13.25 (a) y (b) 4 y concordantes; excepto cuando:

(1) estén relacionadas con un suceso que atañe a la seguridad operacional identificado en el contexto de un sistema de gestión de esta última; se limiten a las partes pertinentes de una

---

---

transcripción desidentificada de las grabaciones; y sean objeto de las protecciones otorgadas conforme lo establecido en (b); o

(2) se utilicen para inspecciones de sistemas de registradores de vuelo según lo dispuesto en el Apéndice I.

(d) Las grabaciones o transcripciones de los FDR, ADRS, AIR Clase B, AIR Clase C y AIRS solo podrán ser utilizadas en la investigación de un accidente o un incidente con arreglo a las previsiones de la Parte 13 de estas regulaciones, excepto cuando las grabaciones o transcripciones son objeto de las protecciones otorgadas conforme lo establecido en (b) y:

(1) sean utilizadas por el explotador para fines de aeronavegabilidad o de mantenimiento;

(2) sean utilizadas por el explotador para realizar un programa de análisis de datos de vuelo exigido en este reglamento;

(3) se requieran para uso en procesos no relacionados con un suceso que involucre la investigación de un accidente o incidente;

(4) sean desidentificadas; o

(5) se divulguen en el marco de procedimientos protegidos.

**Nota:** A todos los efectos de esta sección, la desidentificación de las grabaciones consiste en excluir de su transcripción todo dato o referencia que, de no mediar aquella, permitiría la identificación de las personas intervinientes en la grabación.

(...)

#### **121.16 Políticas para actividades de terceros**

El explotador elaborará políticas y procedimientos para terceros que realicen trabajos en su nombre.

(...)

### **SUBPARTE F - APROBACION DE AREAS Y RUTAS, OPERACIONES SUPLEMENTARIAS**

(...)

#### **121.127 Requerimientos para el seguimiento de vuelos.**

(...)

(c) El explotador establecerá procedimientos, aprobados por la ANAC, para conservar los datos de seguimiento de las aeronaves que ayuden a los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) a determinar la última posición conocida de las aeronaves.

---

---

## SUBPARTE I – PERFORMANCES DEL AVIÓN. LIMITACIONES DE OPERACIÓN

(...)

### 121.173 Generalidades

(...)

(g) Con motivo de las evaluaciones previas al despegue, el explotador deberá tener en consideración la exactitud de las cartas aeronáuticas.

## SUBPARTE J – REQUERIMIENTOS ESPECIALES DE AERONAVEGABILIDAD

(...)

### 121.298 Limitaciones de aterrizaje. Todos los aviones.

El avión podrá aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto y en cualquier otro de alternativa, después de haber salvado, con un margen seguro, todos los obstáculos situados en la trayectoria de aproximación con la seguridad de que podrá detenerse, o, en el caso de un hidroavión, disminuir la velocidad hasta un valor satisfactorio, dentro de la distancia disponible de aterrizaje. Se tendrán en cuenta las variaciones previstas en las técnicas de aproximación y aterrizaje, si no se han tenido en cuenta al indicar los datos relativos a performance.

Nota.— En el “Manual sobre la performance de los aviones” (Doc 10064) de OACI figura la orientación sobre los márgenes apropiados para la evaluación de la distancia “en el momento del aterrizaje”.

## SUBPARTE K – REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTO E INSTRUMENTOS

(...)

### 121.325 Instrumentos y equipamiento para operaciones bajo IFR.

(a) Ninguna persona puede operar un avión bajo condiciones IFR, según ésta Parte, excepto que esté equipado con los instrumentos y equipamiento que establece la Sección 121.323 (d), (e) y (f) de esta Subparte, además de aquellos requeridos por las Secciones 121.305 a 121.319 y la Sección 121.803 de esta Subparte.

(b) Los instrumentos que use cualquiera de los pilotos se dispondrán de manera que éstos puedan ver fácilmente indicaciones desde sus puestos, apartándose lo menos posible de su posición y línea de visión normales, cuando miran hacia delante a lo largo de la trayectoria de vuelo.

---

---

## **SUBPARTE M - REQUERIMIENTOS PARA LA TRIPULACIÓN Y PERSONAL AERONÁUTICO**

(...)

### **121.396 Obligaciones del despachante de aeronaves**

(a)

(...)

(4) En caso de emergencia, el despachante de aeronaves: a) iniciará los procedimientos descritos en el MOE evitando al mismo tiempo tomar medidas incompatibles con los procedimientos ATC y b) comunicará al piloto al mando la información relativa a seguridad operacional que pueda necesitarse para la realización segura del vuelo, comprendida aquella relacionada con las enmiendas del plan de vuelo que se requieran en el curso del mismo.

(...)

(c) Si el despachante de aeronaves es el primero en saber de una situación de emergencia que pone en peligro la seguridad del avión o de los pasajeros, en las medidas que adopte de conformidad con la Sección 121.396 (a) (4) de esta Parte, se incluirá, cuando sea necesario, la notificación, sin demora, a las autoridades competentes sobre el tipo de situación y la solicitud de asistencia, si se requiere.

Nota.— Es igualmente importante que, en el curso del vuelo, el piloto al mando también comunique al despachante de aeronaves información similar, particularmente si se trata de situaciones de emergencia.

## **SUBPARTE N – PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN**

(...)

### **121.415 Tripulantes y despachantes de aeronave. Requisitos de instrucción.**

(a) Cada programa de instrucción debe proporcionar el siguiente entrenamiento en tierra, como sea apropiado para la particular designación que corresponda como tripulante o despachante: (1) Adoctrinamiento básico y para tipo de aeronave para tripulantes (v. Disposición DNSO N°229/2023) y despachantes recién contratados, que incluya 40 horas programadas de instrucción, sobre los siguientes temas como mínimo: (i) Funciones y responsabilidades de los tripulantes y despachantes como sea aplicable en cada caso; (ii) Instrucción apropiada sobre partes y normas aeronáuticas;

(...)

---

---

### **121.417 Instrucción de emergencias para tripulantes**

Cada programa de instrucción debe proporcionar la instrucción de emergencias prevista en esta Sección con respecto a cada tipo, modelo y configuración de avión, para cada miembro de la tripulación y cada especie de operación conducida. Procedimientos de búsqueda y salvamento, enfatizando los referentes a las áreas sobre las cuales vayan a volar, según contenidos de la Disposición DNSO N°229/2023 .

### **121.427 Instrucción periódica**

(...)

(c) La instrucción periódica en tierra para tripulantes y despachantes debe consistir como mínimo de las siguientes horas programadas salvo reducciones previstas en 121.405:

(...)

(3) Para tripulantes de cabina de pasajeros según lo requerido en la Disposición DNSO N° 229/2023.

## **SUBPARTE T – OPERACIONES DE VUELO**

(...)

### **121.537b Responsabilidad del control operacional. Todas las operaciones.**

El explotador aéreo se asegurará de que no se inicie o continúe un vuelo según lo previsto a menos que se haya determinado, por todos los medios razonables al alcance, que el espacio aéreo en la ruta prevista, desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de llegada, incluidos los aeródromos de despegue, de destino y de alternativa en ruta previstos, pueda utilizarse de manera segura para la operación planificada. Cuando se prevea operar sobre zonas de conflicto o cerca de ellas, se llevará a cabo una evaluación del riesgo y se tomarán medidas de mitigación del riesgo apropiadas para preservar la seguridad operacional del vuelo.

Nota 1.— En esta norma, por “medios razonables” se entiende el uso, en el punto de salida o mientras la aeronave está en vuelo, de la información de que disponga el explotador, ya sea la publicada oficialmente por los servicios de información aeronáutica o la que pueda conseguirse fácilmente de otras fuentes.

Nota 2.— El “Manual de gestión de la seguridad operacional” (Doc 9859) de OACI contiene orientación sobre las evaluaciones del riesgo de seguridad operacional.

Nota 3.— El “Manual de evaluación del riesgo para las operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de ellas” (Doc 10084) de OACI contiene orientación adicional para los explotadores de servicios aéreos sobre la evaluación del riesgo al volar sobre zonas de conflicto o cerca de ellas.

---

---

## SUBPARTE U - DESPACHO Y REGLAS PARA LIBERACIÓN DE VUELOS

(...)

### **121.623 Aeródromo de alternativa de destino bajo IFR. Operaciones suplementarias**

(...)

(b) En el despacho o liberación de vuelo, en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS se seleccionarán y especificarán dos aeródromos de alternativa de destino cuando, para el aeródromo de destino: las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, estarán por debajo de los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para el vuelo, o no se dispone de información meteorológica.

### **121.631 Despacho original o liberación del vuelo. Redespacho. Enmiendas al despacho o a la liberación del vuelo**

(...)

(d) La ANAC establecerá los criterios que han de aplicarse para la hora prevista de utilización de un aeródromo, incluyendo un margen de tiempo.

Nota. – Un margen de tiempo ampliamente aceptado para la “hora prevista de utilización” es una hora antes y después de la primera y última hora de llegada. En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (Doc 9976) figuran consideraciones adicionales.

### **121.641 Sistema de gestión de combustible vuelo**

(...)

(c) Para garantizar que se observe un margen adecuado de seguridad operacional al determinar si puede o no efectuarse una aproximación y aterrizaje de manera segura en cada aeródromo de alternativa, el explotador especificará valores incrementales apropiados, aceptables para esta Autoridad Aeronáutica, para la altura de la base de las nubes y la visibilidad que se añadirán a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por ese explotador.

Nota 3.— En el “Manual de planificación de vuelo y gestión de combustible (FPFM)” (Doc 9976) de OACI se proporciona orientación sobre la selección de estos valores incrementales.

## **ANEXO 1: SEGURIDAD**

(...)

(d) Contenido del programa de seguridad.

El programa de seguridad deberá:

---

---

(1) Proveer la seguridad de las personas y la propiedad que se traslada en servicios de transporte aéreo, contra actos de violencia criminal o piratería.

(2) Incluir programas de instrucción en materia de prevención de ilícitos para los miembros de la tripulación de vuelo, incluyendo a los tripulantes de cabina de pasajeros.

(3) Ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(...)

## **ANEXO 2: GUÍA PARA LA CONFECCIÓN DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR (MOE)**

(...)

A 9.1.6 Procedimientos para la preparación y difusión entre la tripulación de vuelo y el personal de operaciones de la información contenida en:

a) La AIP.

b) La circular de información aeronáutica (AIC).

c) La reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC).

d) NOTAMs.

---



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** ANEXO IV

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 7 pagina/s.